

Når asfalt og sikkerhed går hånd i hånd

Et nyt paradigme vil gøre det nemmere for kommunerne at bidrage til et sikkert arbejdsmiljø ved asfaltvedligeholdelsesarbejder

Koordinering af arbejdsmiljøindsatsen

Uanset at det er den enkelte arbejdsgiver der har en generel forpligtelse til at sørge for at arbejdsforholdene på en byggeplads er sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarlige, er det altid Bygherren som er ansvarlig for at arbejdsmiljøindsatsen koordineres i fællesområder.

Det er således bygherrens ansvar, at der udpeges en arbejdsmiljøkoordinator både for planlægnings- og projekteringsfasen (AMK-P) og udførelsesfasen (AMK-B), men han kan vælge at få andre til at påtage sig opgaven.

Uddelegering af opgaven kan med fordel tænkes ind i et udbud. I en funktions-kontrakt, hvor det er entreprenøren, der står for planlægningen af arbejderne, er det f.eks. oplagt at både AMK-P og AMK-B rollen varetages af entreprenøren, hvorimod det i en traditionel kontrakt sandsynligvis vil være bygherren eller dennes rådgiver, der påtager sig rollen som AMK-P, og måske også som AMK-B.

Uanset hvem der varetager rollen som AMK forbliver ansvaret dog bygherrens.

En af arbejdsmiljøkoordinators opgaver er at udarbejde Plan for Sikkerhed og Sundhed hvis der er beskæftiget 2 eller flere arbejdsgivere på byggepladsen, eller hvis der forekommer særligt farligt arbejde.

I og med at asfaltarbejder er defineret som et særligt farligt arbejde, kræver det i langt de fleste tilfælde, at der udpeges en arbejdsmiljøkoordinator og at der udarbejdes en Plan for Sikkerhed og Sundhed. Undtaget er arbejder, hvor der kun er medarbejdere fra en og samme arbejdsgiver til stede. Men typisk vil lastbilchaufføren der leverer asfalt være fra et vognmandsfirmas og ikke asfaltentreprenøren, hvorfor reglerne for arbejdsmiljøkoordinering gælder.

Grundig planlægning af asfaltarbejdernes udførelse er relevant og er et godt eksempel på "rettidig omhu". Dette gælder ikke kun i forhold til arbejdsmiljø og til at vi skal passe på hinanden, men ofte opnås også en bedre effektivitet og "bygbarhed", når logistik og udførelse forløber smidigt.

Asfaltarbejder og arbejdsmiljø

Asfaltarbejde er defineret som et "særligt farligt arbejde". Det er det, fordi der er risiko for at indånde sundhedsskadelige stoffer, hvis det udlægges ved for høj temperatur. Yderligere er der risiko for elektrisk stød - der kan være med dødelig udgang - når asfalt eller sten tippes af, og et tippelad kommer tæt på højspændingsledninger i luften. Endelig udføres asfaltarbejder ofte som et bevægeligt arbejde tæt på eksisterende veje i drift med risiko for personpåkørsel.

Derfor skal asfaltarbejder planlægges grundigt, og bygherren og entreprenøren skal ved at udarbejde en Plan for Sikkerhed og Sundhed, træffe de nødvendige forholdsregler til at imødegå disse risici.

Ved almindelige vedligeholdelsesopgaver i kommunerne, som udlægning af slidlag, reparationsarbejder og følgearbejder, kan det virke som en administrativt tung opgave at gå i kødet på de gældende paradigmer, da de ofte er fokuseret på større opgaver, af længere varighed og med flere arbejdsgivere. For at gøre opgaven let tilgængelig udgives snarligt, i regi af Vejreglerne, et paradigme for PSS direkte målrettet disse typer af

arbejder, hvor der i forbindelse med udarbejdelse af paradigmet er taget udgangspunkt i Vejdirektoratets retningslinier for "Mindre anlæg" .

PSS for vedligehold af asfaltveje i kommunerne

I dette paradigme er der på forhånd taget stilling til en række konkrete arbejdsmiljømæssige risici, der typisk er forbundet med almindelige vedligeholdelsesopgaver, der udføres i forbindelse med slidlags, eller reparationsarbejder på kommuneveje. De arbejder der er taget i betragtning, er arbejder der typisk udføres i funktions- og partneringkontrakter, samt traditionelle asfaltkontrakter og rammeaftaler. Det vil f.eks. dreje sig om udlægning af slidlag, remix, fræsning, regulering af karme og dæksler, kørebaneafmærkning, opretning af kantsten, profilering af rabatter og oprensning af grøfter, og i øvrigt også tilstandsregistrering af vejene. Fælles for arbejderne er, at de er bevægelige arbejder, der typisk foregår inden for kort tid på hver enkelt vejstrækning.

Paradigmets liste over "særligt farlige arbejder" er opdelt i to afsnit: Det første indeholder arbejde som Arbejdstilsynet definerer som forbundet med "særlige risici", og som derfor altid skal behandles, hvis de er indeholdt i entreprisen. Her findes udlægning af varmbladet asfalt og remix (risiko for indånding af sundhedsskadelige stoffer), tipping i nærheden af højspændingsledninger (fare for elektrisk stød), samt arbejde i tunneller eller lukkede rum (pga. dårligere udluftningsmuligheder). Andet afsnit vedrører arbejde som ikke af Arbejdstilsynet er defineret som særligt farligt, og derfor er frivilligt om man vil behandle. Arbejderne udgør dog en risiko, og er derfor fundet relevante at påpege. Her indgår risiko for påkørsel, risiko for drukneulykker ved arbejde tæt på kajkanter på havnearealer, samt udførelse af remix tæt på brand- og eksplosionsfarlige lokaliteter.

Det skal imidlertid bemærkes, at uanset paradigmets eksempler på særligt farligt arbejde bør der altid gennemføres en arbejdsmiljømæssig risikovurdering af det konkrete projekt.

Det nye paradigme

Det er håbet med det nye paradigme, at Bygherren systematisk hjælpes til at udarbejde et oplæg til PSS, der er tilrettet den konkrete entreprise. Derudover kan Bygherren også bidrage til en mere sikker gennemførelse af arbejderne ved at overveje de krav der, i udbudsmaterialet, kan stilles til trafikens opretholdelse. Det bør f.eks. ved smalle veje overvejes om trafikken kan opretholdes, eller om vejen bør lukkes, mens asfaltarbejdet pågår. I den nye håndbog for "Afmærkning af vejarbejder m.m." september 2017 anbefales det at lukke vejen midlertidigt, hvis vejen er smallere end 5,5 m. Men selv på veje bredere end 5,5 m kan det blive snævert både at have en asfaldudlægger og trafik der passerer, så bygherren bør tænke valget af beskyttelsesniveau grundigt igennem. Som udgangspunkt bør der ikke gås på kompromis med sikkerhed. Ydermere kan der opnås bedre kvalitet af arbejdet, ved at vejen køres i fuld bredde, så det undgås at der kommer en samling på midten.

Udarbejdet af eksperter

Behovet for et bedre paradigme til vedligeholdelsesarbejder opstod i Vejregelgruppen for funktions- og partneringkontrakter. Herfra blev der nedsat en gruppe af eksperter i arbejdsmiljø bestående af repræsentanter fra Asfaltindustrien, Lejre Kommune, Sweco, Colas, NCC og Vejdirektoratet.